Рекомендуемая цена: 499 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 14

МЕХАНИЗМЫ КУЗОВА: КОМФОРТНЫЕ СИДЕНЬЯ

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248 00014

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 14, 2018

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Berna 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 15 000 экз.
Цена: 499 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2018 Hachette Collections, France
© 2018 Ашет Коллекция
© 2018 Ашетт Коллексьон Україна

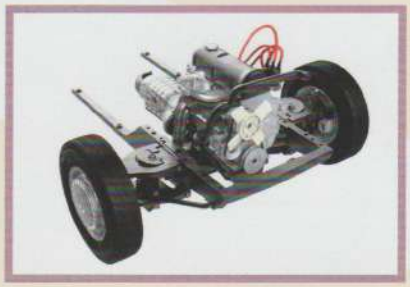
Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 20.09.2018.
Дата выхода в свет: 06.12.2018.

Фотографии и иллюстрации:
Стр. 6, 7 (внизу), 8 (вверху) © ИТАР ТАСС;
Стр. 7 (вверху) © О. Иванов.
Стр. 7 (в середине), 8 (внизу) © РИА Новости;
Стр. 9 © Dreamstime; Стр. 10 (вверху) © AKG;
Стр. 10 (внизу), 11 © фотобанк Лори.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3



Монтаж правого переднего колеса

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Механизмы кузова: комфортные сиденья

МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

«Шевроле Бел Эйр» 1957 года

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

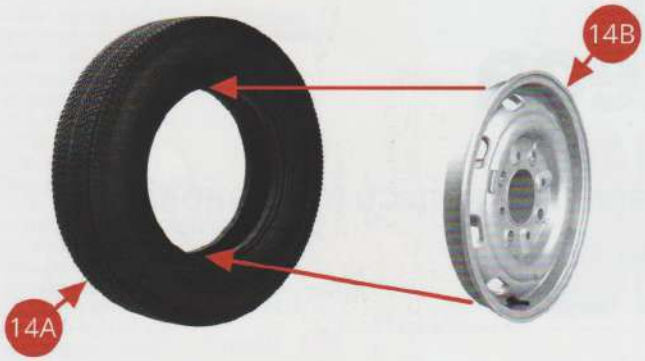
Монтаж правого переднего колеса

В этом номере вы смонтируете правое переднее колесо и установите его на ранее собранные узлы вашей модели.

- 14A Шина
- 14B Наружный колесный диск
- 14C Внутренний обод колеса
- 14D Декоративный колпак
- 14E Шайба
- CM Винт M2,0 × 4 мм (5 шт.)
- EM Винт M1,7 × 5 мм (2 шт.)
- FM Винт M2,0 × 4 мм (2 шт.)
- HM Винт M1,7 × 3 × 5 мм (2 шт.)

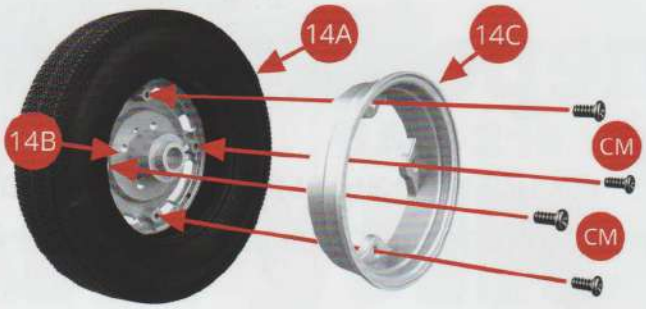
Схемы сборки

1



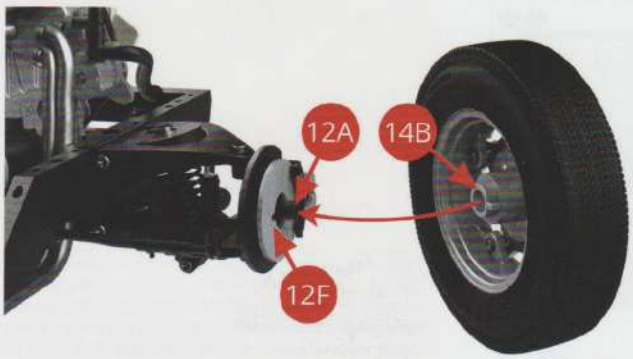
Вставьте в шину 14A наружный колесный диск 14B.

2



С обратной стороны вставьте в шину 14A внутренний обод колеса 14C и прикрепите его к наружному колесному диску 14B четырьмя винтами CM.

3

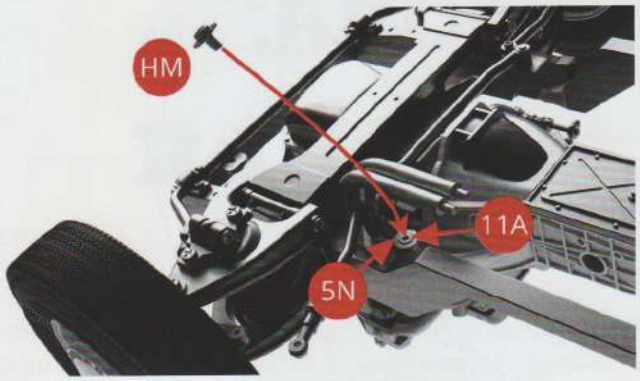


Наденьте втулку наружного колесного диска 14B на ступицу правого поворотного кулака 12A, совмещая при этом выступ на втулке со шлицом на тормозном диске 12F.

4

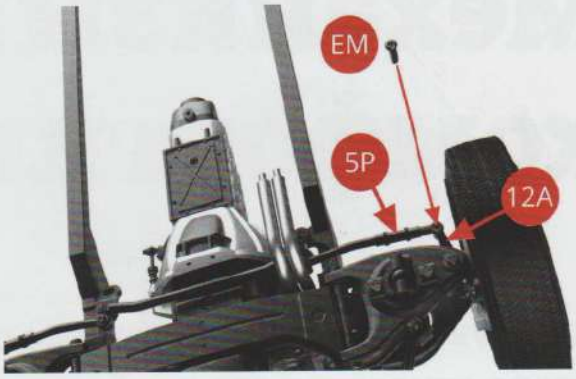
Закрепите наружный колесный диск 14B на ступице правого поворотного кулака 12A (см. рисунок к предыдущему шагу) винтом FM через шайбу 14E. Присоедините декоративный колпак 14D к наружному колесному диску 14B.

5



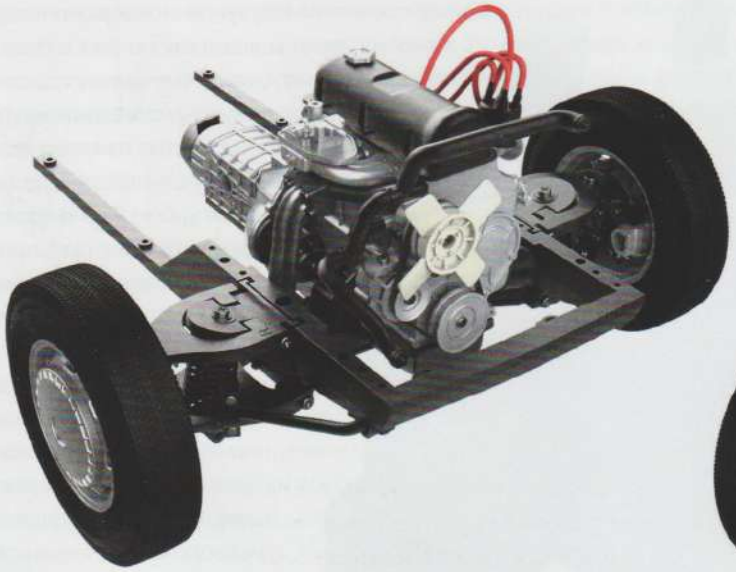
Закрепите маятниковый рычаг 5N на переднем лонжероне 11A винтом HM.

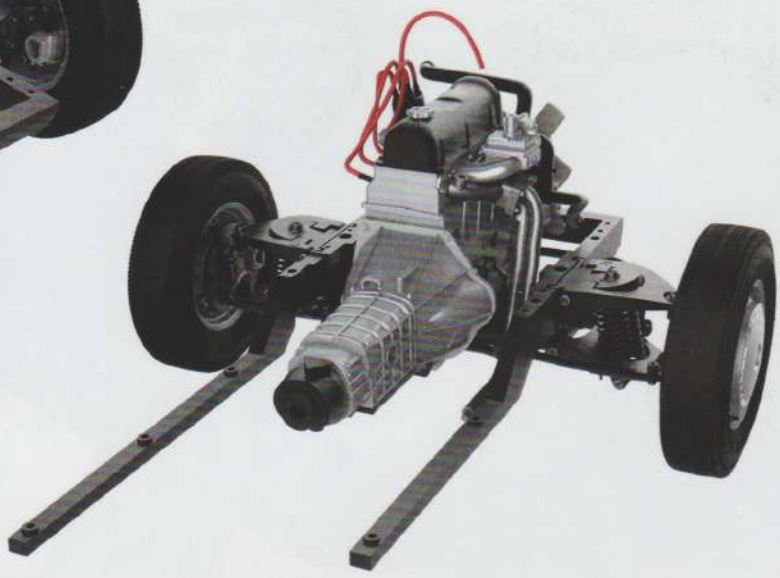
6



Соедините крайнюю правую тягу 5P с рычагом правого поворотного кулака 12A и закрепите винтом EM.

Вид узлов после сборки





Отложите оставшиеся детали для последующих этапов сборки.

Механизмы кузова: комфортные сиденья

В первую очередь к механизмам кузова относятся его наиболее крупные компоненты – сиденья. Рассмотрим конструкцию сидений и манипуляции с ними, позволяющие водителю и пассажирам комфортно чувствовать себя в салоне автомобиля.

Сиденья автомобиля ВАЗ-2101 состоят из передних раздельных кресел и заднего дивана. В передних сиденьях с полукруглыми вогнутыми спинками («ковшового» типа) устойчиво и удобно размещаются водитель и пассажир.

Передние сиденья

Передние сиденья раздельные, с индивидуальной регулировкой положения сиденья и спинки. Каждое сиденье перемещается на салазках вперед и назад в пределах 175,5 мм, а при раскладывании в спальное положение – в пределах 255 мм. Спинка сиденья имеет грубую и тонкую регулировки угла наклона. Салазки сидений прикреплены винтами к кронштейнам, приваренным к полу кузова.

Салазки сидений (внешние нерегулируемые и внутренние регулируемые) состоят из направляющих и ползунов, отштампованных из листовой стали. Ползуны перемещаются по направляющим на двух роликах. В каналы между стенками ползунов и направляющих с каждой стороны вложены по два шарика, которые не допускают смещения салазок вверх и в стороны. Рукоятка механизма перемещения сиденья жестко связана с защелкой, которая под действием пружины входит в один из пазов гребенки фиксатора, приваренного к направляющей салазок. Для передвижения сиденья вместе с ползунами по направляющим необходимо повернуть вниз рукоятку механизма перемещения, при этом защелка выйдет из прорези направляющей, далее переместить сиденье в нужном направлении и закрепить его защелкой при помощи поворота рукоятки механизма перемещения.

Интерьер учебного автомобиля «Жигули» с ручным управлением. СССР. 1979 год.

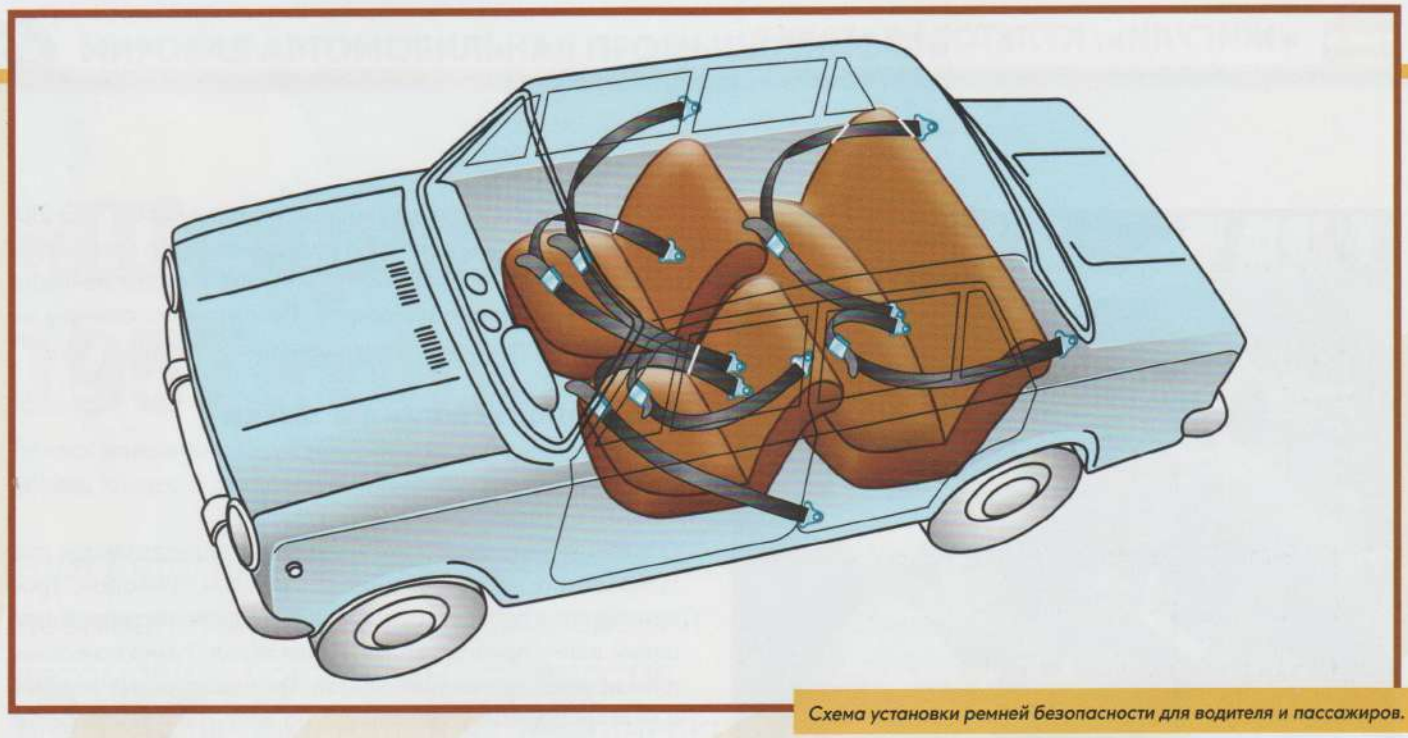


Схема установки ремней безопасности для водителя и пассажиров.

Наклоны спинок регулируются рукоятками с винтами и трубчатыми нарезными тягами механизма регулирования. Для наклона спинок на небольшой угол (тонкая регулировка) вращают рукоятки, при завинчивании которых спинка поднимается, а при отвинчивании отклоняется до желаемого угла наклона.

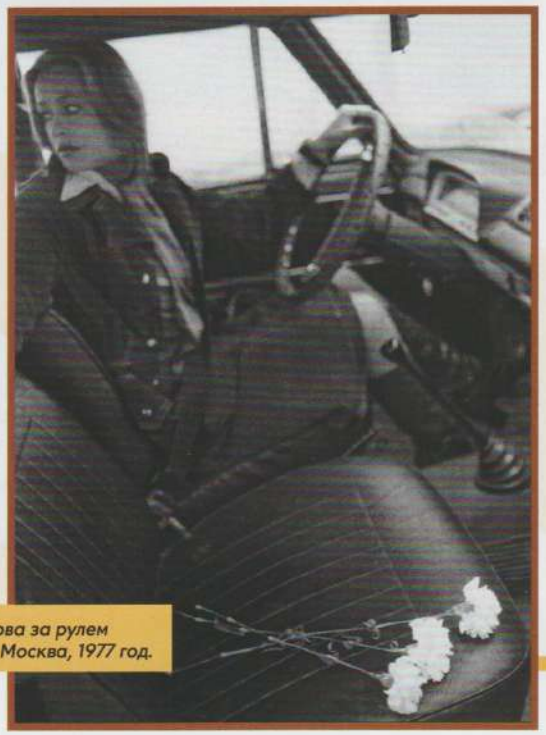
Для наклона спинки на большой угол (грубая регулировка) рукоятка поднимается вверх, пружина перемещает спинку вперед, а водитель или пассажир могут отжать ее спиной назад, не вставая с сиденья. После отклонения спинки на желаемый угол рукоятку отпускают.

Каркасы подушки и спинки переднего сиденья состоят из тонких металлических штампованных и проволочных рамок, к которым металлическими же скобами крепятся проволочные пружины, согнутые в виде змеек. Скобы и концы пружин покрыты полиэтиленом, чтобы не скрипели. На каркас подушки и спинки установлены набивки из пенополиуретана. У автомобилей раннего выпуска набивку спинки сиденья изготавливали из очесов кокосовых пальм, пропитанных резиновым латексом. Обивка сидений выполнена из искусственной кожи на трикотажной основе с подложкой из синтетической ваты с целью получения четких декоративных рельефов. Боковая часть передних сидений закрыта пластмассовыми облицовками того же цвета, что и обивка сидений.

Испытатели тестируют автомобиль «Жигули». Тольятти, испытательный полигон Волжского автомобильного завода. 1976 год.

Заднее сиденье

Заднее сиденье цельное, нерегулируемое, состоит из отдельной подушки и спинки. Спинка сиденья крепится в верхней части двумя планками к полке задка, а в нижней - к аркам колес. Подушка сиденья фиксируется на поперечине пола двумя штырями. Каркасы подушки и спинки также состоят из рамок и пружин. На каркас подушки установлена набивка из пенополиуретана с подложкой. Набивка спинки выполнена из растительного прорезиненного волокна. Обивка так же, как и передних сидений, выполнена из искусственной кожи.



Актриса Марина Неелова за рулем автомобиля «Жигули». Москва, 1977 год.

Сборщица проверяет готовые приборные щитки для автомобилей ВАЗ-2101. Владимирская область, завод «Автоприбор». 1971 год.

Применение широкой задней колеи в автомобиле ВАЗ-2101 (1305 мм) и смещение вперед подушки заднего сиденья позволили довести ее ширину до 1400 мм, что обеспечивает размещение трех пассажиров. При этом пассажиры не упираются коленями в спинки передних сидений.

Стеклоподъемники и замки

Помимо сидений, к механизмам кузова относятся стеклоподъемники, установленные в передних и задних дверях, и замки дверей.

Подъем и опускание стекол дверей осуществляются при помощи тросового механизма с ручным приводом. Трос приводится в действие ручкой стеклоподъемника через шлицевый валик привода ведущей шестерни. Ручка на валике фиксируется пружинной скобой. Трос охватывает верхний и нижний ролики, укрепленные на двери, натяжной ролик и барабан с ведомой шестерней, которая находится в зацеплении с ведущей шестерней. С тросом соединена обойма подъема и опускания стекла двери. Самопроизвольное опускание стекла предотвращается специальным тормозным механизмом. Под ручку стеклоподъемника установлена пластмассовая облицовка.

Замки дверей - роторного типа. Установленный на двери ротор своими выступами входит в выемку фиксатора. Вращающийся вместе с ротором храповик нажимает на рычаг наружного привода, выступ которого под действием пружины стопорит за зубья храповика валик с ротором. Зубья храповика обеспечивают предварительное и полное запирание замка.

Замок может быть блокирован кнопкой для предотвращения доступа в салон снаружи.

Замки задних дверей, в отличие от передних, можно заблокировать как при закрытых дверях, так и при открытых.

Для любителей путешествовать

При полном откидывании спинок двух передних сидений в салоне образуются спальные места. Для установки спинки в первоначальное положение достаточно потянуть рукоятку вверх, после чего спинка возвращается на место автоматически.

В сборочном цехе «АвтоВАЗа». На конвейере ВАЗ-2101. Волжский автомобильный завод в городе Тольятти. 1976 год.

«Шевроле Бел Эйр» 1957 года

Этот автомобиль – «икона» 1950-х, эпохи небывалого расцвета американской автомобильной промышленности, времени феноменальных технических решений и полета дизайнерской фантазии, времени, когда Соединенные Штаты были законодателем мод мирового автомобилестроения.

Автомобильный справочник о «Шевроле Бел Эйр» (Chevrolet Bel Air) очень скупо сообщает, что это американский автомобиль, выпускавшийся с 1949 по 1975 год подразделением «Шевроле» (Chevrolet) компании «Дженерал Моторс» (General Motors), и что назван автомобиль в честь престижного района Лос-Анжелеса.

Рядовая марка

Следует отметить, что «иконой» автомобиль под названием «Бел Эйр» стал не сразу. В 1949–1954 годах такое название носила модель «Стайллайн Делюкс» (Styleline Deluxe) с кузовом хардтоп-купе (кузов с жестким верхом без средней стойки) и ничего сверхъестественного собой не представляла. В послевоенные годы фирма «Дженерал Моторс» придерживалась собственного рейтинга престижности. Вершиной был «Кадиллак» (Cadillac), за ним шли «Бьюик» (Buick) и «Олдсмобиль» (Oldsmobile), а где-то у подножия пирамиды находились «Понтиак» (Pontiac) и «Шевроле»

«Шевроле Бел Эйр Кабриолет». Задний бампер с интегрированной оптикой в виде перевернутого полумесяца. 1957 год.

(Chevrolet). Словом, автомобили марки «Шевроле» предназначались для рядовых американцев, которым было нужно лишь средство передвижения. Отсюда и средний технический уровень и невыразительный дизайн.

Рождение легенды

Все изменилось к середине 1950-х, когда руководство компании решило изменить имидж марки и предложить рядовому американцу продвинутый во всех отношениях автомобиль, но за умеренную плату. Дизайнеры постарались, и «Бел Эйр» 1955 года получил совершенно новый низкий и широкий кузов (благодаря новой раме) с изгибами на боковинах, большими плоскими бамперами, огромной прямоугольной решеткой радиатора, фарами с козырьками, хромированными молдингами, панорамными стеклами и оригинальной схемой двухцветной окраски. Стремительный и элегантный облик автомобиля с самолетиками на капоте соответствовал внутреннему содержанию. Новый 4,3-литровый 8-цилиндровый двигатель Turbo-Fire выдавал 180 л. с. и разгонял автомобиль до скорости 173 км/ч! Модель 1955 года, продававшаяся под слоганом «Горячая штучка!» (The Hot One!), выпускалась с шестью типами кузовов, наиболее популярными из

«Шевроле Бел Эйр» 1957 года отличал футуристический дизайн.

которых стали 4-дверный седан и хардтоп-купе. «Бел Эйр» оказался настоящей бомбой! Теперь об этой машине мечтал каждый американец. Соответствующим был и итог за 1955 год - 2 223 360 выпущенных автомобилей «Шевроле», треть из них - «Бел Эйр»!

Модель 1956 года хоть и создавалась с ограниченным бюджетом в рамках концепции «планируемого старения», но тем не менее получила совершенно другой экстерьер. Из-за измененной облицовки радиатора, передних бамперов и козырьков над фарами внешний вид автомобиля стал более агрессивным. Недаром он продавался под слоганом «Горячая штучка стала еще горячее!» (The Hot One's Even Hotter)! Линейка двигателей варьировалась по мощности от 140 до 205 л. с. Как опция предлагался и мотор 225 л. с. Масса автомобиля возросла до 1450 кг, но это не отразилось на динамике. С двигателем 225 л. с. разгонялась до 100 км/ч за 8,9 с!

«Сладкий, красивый и дерзкий!»

«Сладкий, красивый и дерзкий!» - таков слоган модели 1957 года, по праву считающейся одной из самых красивых в истории автомобилестроения США и вожделенной мечтой любого современного коллекционера. Во внешнем облике этого автомобиля все поражает и в то же время выглядит абсолютно гармонично.

Интегрированная в передний бампер облицовка радиатора, необычная окантовка передних фар, имевшая вентиляционные отверстия для подачи прохладного воздуха в салон, покатая линия молдинга на боковинах из анодированного алюминия, подчеркивающая изгиб верхней кромки кузова, заостренные кили с хромированной окантовкой, огромный

Эмблема автомобиля «Шевроле Бел Эйр Седан».

Автомобиль «Шевроле Бел Эйр» с интегрированной в передний бампер облицовкой радиатора и необычной окантовкой фар.

задний бампер с интегрированной задней оптикой в виде перевернутого полумесяца, наконец, две хромированные ракеты на капоте, заменившие самолетики – это ли не венец космического стиля в автомобилестроении! Впрочем, на футуристическом дизайне изменения не заканчивались.

«Бел Эйр» 1957 года в топовых версиях получил новые двигатели с непосредственным впрыском мощностью 283 и 250 л. с. Помимо инжекторных предлагались еще шесть обычных уже зарекомендовавших себя карбюраторных моторов. Увеличилась до четырех линейка трансмиссий – ее дополнила новая трехступенчатая автоматическая трансмиссия Turboglide, частично состоявшая из алюминиевых деталей. Машина опять стала длиннее и тяжелее, но благодаря использованию более мощных двигателей динамика вновь не ухудшилась. Не уменьшился и спрос.

Пик популярности «Бел Эйр» пришелся на 1957 год. Вскоре у «Шевроле» появилась новая топовая модель «Импала», потеснившая «Бел Эйр» на Олимпе. Выпуск его продолжался до 1976 года с пятью реинкарнациями, но былой славы и популярности уже не было.

Автомобиль генсека

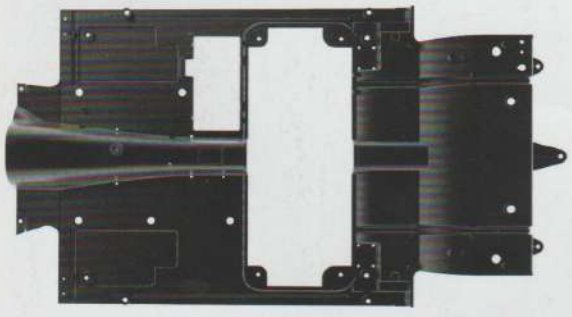
Самым титулованным владельцем «Шевроле Бел Эйр» был Леонид Ильич Брежнев. Бело-зеленый «Бел Эйр Спорт Купе» был приобретен в Вене в 1955 году, так сказать для поощрения высших партийных работников. Он-то и оказался позже в гараже генсека-автомобилиста.

Автомобиль «Шевроле Бел Эйр» 1955 года получил низкий и широкий кузов с изгибами на боковинах, большими плоскими бамперами, прямоугольной решеткой радиатора, фарами с козырьками.

В НОМЕРЕ 15

- УСТАНОВКА ПОЛА КУЗОВА
- ОТОПЛЕНИЕ И ВЕНТИЛЯЦИЯ САЛОНА

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- ПОЛ КУЗОВА
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2018 Ашет Коллекция. © 2018 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ ПАО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!